

**66 DE ANI DE LA CONVENTIA
INTERNATIONALA A AVIATIEI
CIVILE DE LA CHICAGO-NOILE
TENDINTE IN DREPTUL
INTERNATIONAL AERIAN**

Dr. Izabela KRAŚNICKA
Universitatea din Białystok, Polonia

**66 YEARS OF THE CHICAGO
CONVENTION ON INTERNATIONAL
CIVIL AVIATION - NEW TRENDS IN
THE INTERNATIONAL LAW OF THE
AIR**

Phd Izabela KRAŚNICKA
Faculty of Law, University of Białystok,
Poland

Rezumat:

Dreptul internațional al aviației (legislația aeriană) este unul dintre cele mai dinamice câmpuri ale legii publice internaționale. Convenția Internațională a Aviației Civile de la Chicago datează din 1944, și încă reprezintă setul de reguli fundamentale cu privire la teritoriile aeriene ale statelor. Totuși, un număr în creștere de contracte bilaterale, multilaterale și regionale dedicate aviației civile, în special transportului aerian internațional, trebuie luate în considerare. Ceea ce se numea “sistemul de la Chicago” s-a transformat în “sistemul bilateral de la Chicago” și principiul suveranității absolute a statului în spațiul sau aerian a fost modificat în acordurile inter-statale prin varietatea libertăților aeriene.

Cuvinte cheie: legea aeriană, ordinea legală, acorduri internaționale, aviație civilă

Această lucrare este împărțită în două părți. Prima parte subliniază “sistemul de la Chicago” și cele mai importante principii ale Convenției, împreună cu principiile stabilite de cele două Acorduri adiționale semnate în același timp. (Acordul Internațional al Serviciilor Aeriene și Acordul Internațional al Transporturilor Aeriene). Partea a II-a discută schimbările care au apărut ca rezultat al dinamicii rapide și globalizarea relațiilor internaționale. Au rezultat în tipurile noi de acorduri aeriene și ideile noi ale reglementărilor spațiilor aeriene care sunt discutate de Organizația Internațională a Aviației Civile.

Abstract:

The international law of aviation (law of the air) is one of the most dynamic fields of public international law. The Chicago Convention on International Civil Aviation dates back to 1944, and is still the fundamental set of rules regarding the use of air territory of the states. However, a growing number of bilateral, multilateral and regional agreements dedicated to the civil aviation, especially international air transportation, must be taken into account. What used to be called a “Chicago system” has turned into the “Chicago-bilateral system” and the principle of absolute sovereignty of the state in its air territory has been greatly modified in the inter-state agreements by variety of freedoms of the air.

Key words: law of the air, legal order, international agreements, civil aviation

This paper is divided into two parts. Part I outlines the “Chicago system” and main principles of the Convention, as well as principles established in the two additional Agreements signed at the same time (the International Air Services Agreement and the International Air Transport Agreement). Part II discusses changes which occurred as a result of fast dynamics and globalization of international relations. They resulted in new types of air agreements and new ideas of the air space regulation which are discussed on international forum of the International Civil Aviation Organization.

***Partea I – Legea aerului in cadrul
“sistemului de la Chicago”***

Introducerea istorica

Primele discutii cu referire la spațiul aerian dateaza din 1609 cand Hugo Grotius in “Libertatea Marilor” a declarat ca aerul, la fel ca Soarele sau apa, sunt bunuri comune care pot fi folosite de toată lumea fără să fie sub suveranitatea cuiva. Deci el a sugerat ca spațiul aerian să fie gratuit și deschis pentru toată lumea, la fel ca spațiul maritim. [1] Nu s-a întâmplat totuși, până cand frații Wright au avut primul zbor cu Flyer I machine în 1903, s-a pus întrebarea despre statutul legal al spațiului aerian la care trebuia un răspuns și folosirea în practică. Primul zbor cu un om la bord a durat doar câteva secunde dar încă de atunci lumea a devenit „mai mică” și ideea distanței s-a schimbat și „s-a micșorat”. Dezvoltarea tehnologiei și folosirea avioanelor în timpul războaielor mondiale a forțat societatea internațională să adopte niste principii al ordinii legale a spațiului aerian și să le folosească în practică. [2]

Prima conferință internațională de succes despre legea aeriană a avut loc la Paris în 1919. Munca Comisiei Aeronautice a dus la faza incipientă a regulilor folosirii spațiului aerian, la fel și a standardelor și normelor pentru înregistrarea avioanelor, licențierea, procedură etc. Peste 30 de state au participat la Convenția de la Paris din 1919 cu Referire la Reglementările Navigației Aeriene acceptând principiul suveranității complete și exclusive a statelor asupra spațiului aerian de deasupra teritoriului lor (așa cum a fost declarat în Articolul 1 al Convenției). Convenția nu a fost niciodata ratificată de Statele Unite sau Rusia care au cauzat o eficacitate limitată a prevederilor și a fost nevoie de întreprinde negocieri ulterioare la nivel internațional.

Chiar înainte ca Al Doilea Razboi Mondial să se termine, reprezentanții a 54 de state au răspuns invitației președintelui

***Part I – The law of the air in the frame of
“Chicago system”***

Historical introduction

First discussions concerning the air space status date back to 1609 when Hugo Grotius in his “Freedom of the Seas” stated that air, just like the Sun or water, are common goods to be used by everyone and not be under anyone’s sovereignty. Therefore he suggested that the air space should be free and open for everyone, just like the seas. [1] It was not however, until brothers Wright performed the first flight on a Flyer I machine in 1903, that the question of a legal status of air space had to be answered and used in practice. The first flight with a man on board lasted only several seconds but ever since then the world became “smaller” and the idea of distance changed and “shrunk”. The development of technology and use of aircraft during and after the World War I and II forced the international society to set up principles of the air legal order and use them in practice. [2]

The first successful international conference on the law of the air was held in Paris in 1919. The work of the established Aeronautical Commission led to the draft of the legal act concerning the rules of airspace use, as well as standards and norms for the aircraft registration, licensing, procedures etc. Over 30 states ratified the 1919 Paris Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation accepting the principle of complete and exclusive sovereignty of states over the airspace above their territory (as stated in Article 1 of the Convention). The Convention was never ratified by the United States or Russia which caused a limited effectiveness of its provisions and made it necessary to undertake further negotiations on international level.

Even before the World War II was over, representatives of 54 states met, responding to the invitation of the US President Roosevelt, in Chicago at the conference on civil aviation. The aim of the conference was to draft a

Statelor Unite Roosevelt, la Chicago la conferința despre aviația civilă. Scopul conferinței a fost schițarea unui acord multilateral care să controleze aviația civilă din toată lumea care ar răspunde la provocările economice și tehnologice ale erei post-războiului, și de asemenea nevoilor de siguranță și eficacitate ale transportului aerian aflat în dezvoltare rapidă.

Au fost prezentte mai multe gândiri în timpul conferinței de la Chicago reprezentând interesele diferite, în special ale țărilor mari, cele mai influente în spațiul aerian. Cele mai importante curente au inclus: libertatea compeltă a transportului aerian (menționată de statele Unite), crearea unei organizații internaționale pentru coordonarea transportului aerian (susținută de Marea Britanie, și într-o versiune mai elaborată de Canada) și internaționalizarea liniilor aeriene principale sub direcția unei singure autorități (propus de Australia și Noua Zeelandă). [3]

Idei americane și britanice au dominat negocierile și au avut ca rezultat semnarea unui total de 3 documente la sfârșitul conferinței la 7 decembrie 1944: convenția (care stabilea principiile generale și cadrele pentru cooperarea în aviația civilă) și două acorduri adiționale anexate la acesta (unul cu referire la serviciile aeriene de tranzit și celălalt – la transportul internațional aerian) cunoscute și ca sistemul de acorduri de la Chicago. Au înlocuit Convenția de la Paris din 1919 și sunt încă în vigoare. Ele prezintă ordinea legală a folosirii spațiului aerian pentru aviația civilă (exclus fiind avionul de stat pentru a separa reglementările). Reglementările cu referire la legea penală a spațiului aerian civil (ex. Delicte produse la bord) și legea internațională a spațiului aerian civil (i.e. obligația transportatorilor aerieni) sunt de asemenea determinate de alte acorduri internaționale.

multilateral agreement managing the world-wide civil aviation which would respond to the economic and technological challenges of the post-war era, as well as to the needs of the safety and effectiveness of the fast-developing air transportation.

Variety of trends of thought were present during the conference in Chicago representing different interests, especially those of the biggest countries, most influential in the field of aviation. The most important trends included: complete freedom of the air transport (advocated by the United States), creation of international organization to coordinate the air transport (supported by the Great Britain and, in a more elaborate version, by Canada) and internationalization of major international airlines under the direction of a single authority (proposed by Australia and New Zealand). [3]

The American and British ideas dominated the negotiation and resulted in signing total of 3 documents at the end of the conference on December 7, 1944: the convention (establishing general principles and frames for cooperation in civil aviation) and two additional agreements annexed to it (one relating to the air services transit and the other – to the international air transport) known also as the Chicago system agreements. They replaced the 1919 Paris Convention and are still in force. They design legal order of the use of air space for civil aviation (excluding state aircraft to separate regulations). Regulations concerning international criminal air law (i.e. offences committed on board) and international civil air law (i.e. air carriers' liability) are also determined by other international agreements.

The Chicago Convention

The Convention on International Civil Aviation (ICAO Doc 7300) was originally signed by 52 states present during the conference in 1944. At the moment the Convention is authentic in six language versions (English, French, Spanish, Russian,

– **Convenția de la Chicago**

Convenția despre Aviația Civilă Internațională (ICAO Doc 7300) a fost original semnată de 52 de state prezente în timpul conferinței din 1944. În acest moment Convenția este autentică în șase versiuni de limbă (Engleză, Franceză, Spaniolă, Rusă, Chineză și Arabă) și este ratificată de 190 de state fapt care îi dovedește scopul.

Principiile de bază ale Convenției – suveranitatea și egalitatea

Prefața prezintă motivația statelor membre ale contractului concentrându-se „pe viitoarea dezvoltare a aviației civile internaționale” care poate „crea și păstra prietenia și înțelegerea între națiuni și popoarele lumii”. În continuare se declară că “este de dorit să fie evitată fricțiunea și să fie promovată cooperarea între națiuni și popoare de care depinde pacea între popoare” și că „serviciile transporturilor aeriene internaționale pot fi stabilite pe baza egalității și oportunității și operate economic”.

Articolul 1 al Convenției stipulează că: Statele părți ale contractului recunosc că fiecare stat are suveranitate completă și exclusivă asupra spațiului deasupra teritoriului său”. Ca o regulă, accesul la teritoriul altui stat depinde de acordul dat de statul respectiv. Totuși, articolele următoare ale Convenției limitează puterea principiului de suveranitate absolută, bazată pe dividerea serviciilor aeriene în programul de operare al zborurilor programate și neprogramate. În conformitate cu Articolul 6 „niciun serviciu internațional programat nu poate fi operat deasupra sau pe teritoriul unui Stat, cu excepția permisiunii speciale sau altei autorități a statului, și în conformitate cu termenii unei asemenea permisiuni sau autorizări”. Întrucât un serviciu programat

Chinese and Arabic) and ratified by 190 states which proves its universal scope.

Basic principles of the Convention – sovereignty and equality

The preamble designs motivation of contracting states focusing on “the future development of international civil aviation” which can “create and preserve friendship and understanding among the nations and peoples of the world”. It further states that “it is desirable to avoid friction and to promote that cooperation between nations and peoples upon which the peace of the world depends” and that “international air transport services may be established on the basis of equality of opportunity and operated soundly and economically”. It is then in the preamble, where the underlying principle of equality of participation in the air transportation can be found.

Article 1 of the Convention provides: “The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory”. As a rule then, access to the air territory of another state depends on the consent given by that state. However, further articles of the Convention limit the power of the principle of absolute sovereignty, based on the division of air services into operating scheduled and non-scheduled flights. According to Article 6, “no scheduled international air service may be operated over or into the territory of a contracting State, except with the special permission or other authorization of that State, and in accordance with the terms of such permission or authorization”. As scheduled service is understood as service carried out according to a published timetable [4], under the provisions of the Convention, most of the flights carried out on daily basis between airports throughout the world require special permission to cross the air border of another state. In contrary, for non-scheduled services (such as private or jet flights) the contracting states decided to grant each other right to make

este înțeles ca un serviciu făcut în conformitate cu un orar [4], în conformitate cu prevederile Convenției, majoritatea zborurilor desfășurate într-o zi între aeroporturi necesită permisiunea specială pentru a trece granița unui stat. Contrar, pentru zborurile neprogramate (așa cum sunt zborurile private sau jet) statele membre aale contractului decid să își ofere unul altuia permisiunea să zboare pe teritoriul lor sau sa-l tranziteze și să facă opriri pentru scopuri care nu au legătură cu traficul fără să fie nevoie să obțină înainte permisiunea (Articolul 5 din Convenție).

Principiul suveranității a determinat de asemenea reglementarea altor prevederi în Convenție cum ar fi cabotaj inclusiv în Articolul 7 al convenției. Consecutiv, cei care au semnat au confirmat „dreptul de a refuza permisiunea avionului altor state contractante să aducă pe teritoriul lor corespondență, pasageri și încărcătură în schimbul unei plăți sau angajament și destinate pentru un alt punct în teritoriul lor”: Permisie specială este de asemenea necesară pentru avioanele fără pilot pentru a putea zbura deasupra teritoriului unui alt stat (Articolul 8 al Convenției). Bazându-se pe principiul suveranității fiecărui stat îi sunt oferite un număr de drepturi adiționale: să desemneze aeroporturile potrivite pentru aterizare (Articolul 10), să reglementeze sosirea și plecarea de pe teritoriu, și de asemenea intrarea și autorizarea, în conformitate cu legile naționale (Articolul 11, 13).

Este de-a lungul granițelor suveranității teritoriale, ca avionul să aibă aceeași naționalitate cu Statul în care este înmatriculat bazat pe legile naționale și dubla înmatriculare este interzisă (Articolele 17, 18, 19 alea Convenției). Ca o consecință, avioanele sunt reglementate de legile naționale ale țării în care a fost făcută înmatricularea și această țară este responsabilă pentru avion.

flights into or in transit non-stop across its territory and to make stops for non-traffic purposes without the necessity of obtaining prior permission (Article 5 of the Convention).

The principle of sovereignty also determined regulation of other provisions in the Convention such as cabotage included in Article 7 of the Convention. Consequently, the signatories confirmed “the right to refuse permission to the aircraft of other contracting States to take on in its territory passengers, mail and cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within its territory”. Special permission is also required for the pilotless aircraft to fly over territory of another state (Article 8 of the Convention). Based on the sovereignty principle each state is given a number of additional rights: to designate appropriate airports for landing (Article 10), to regulate the admission to and departure from the territory, as well the entry and clearance, in accordance with its national laws (Articles 11, 13).

It is also along the lines of territorial sovereignty, that the aircraft have the nationality of the State in which they are registered based on national laws and that dual registration is prohibited (Articles 17,18,19 of the Convention). As a consequence, the aircraft are bound by national laws of the country of registration and this country is also responsible for the aircraft.

International Civil Aviation Organization

Part II of the Convention is dedicated to the establishment of International Civil Aviation Organization (ICAO). The aims and objectives of the Organization are to develop the principles and techniques of international air navigation and to foster the planning and development of international air transport so as to: insure the safe and orderly growth of international civil aviation throughout the world, encourage the arts of aircraft design and operation for peaceful purposes, meet the needs of the peoples of the world for safe, regular, efficient and economical air transport,

Organizația Aviației Civile Internaționale

Partea a doua a Convenției este dedicată stabilirii Organizației Aviației Civile Internaționale (ICAO). Scopurile și obiectivele Organizației sunt dezvoltarea principiilor și tehnicilor navigației aeriene internaționale și să protejeze planurile și dezvoltarea transportului aerian internațional să asigure creșterea siguranței și în ordine a aviației civile în lume, să încurajeze arta designului avioanelor și operarea pentru scopuri de pace, să întrunească nevoile oamenilor pentru siguranța lumii, transport aerian regulamentar, eficient și economic, să se asigure că drepturile Statelor contractante sunt respectate și că fiecare Stat contractant să aibă o oportunitate dreaptă să opereze pe liniile internaționale, să fie evitată discriminarea dintre Statele contractante, să promoveze siguranța zborurilor în spațiul de navigație internațional, și să promoveze în general dezvoltarea tuturor aspectelor aeronauticii civile internaționale (Articolul 44 al Convenției).

Pentru a atinge aceste scopuri cu succes, structura Organizației este compusă din două organe principale: Adunare (ca organ format din reprezentanții fiecărui stat membru, care se întâlnesc cel puțin o dată la trei ani) și Consiliul (ca organ executiv permanent format din 36 de membri aleși și subordonați ai Adunării) – fiecare împuternicit cu competențe particulare și responsabili pentru sarcini din cadrul Organizației (Articolele 48-57 ale Convenției). Organele și instituțiile adiționale au fost de asemenea create pentru a îndeplini activități special ca de exemplu Secretarul General care se ocupă cu administrația Organizației (Articolele 58-60) sau Comisia pentru Navigația Aeriană pentru a considera, a recomanda Consiliului pentru a adopta, modificări ale Anexelor Convenției, sfătuiește Consiliul și stabilește sub-comisii tehnice (Articolele 56-57).

prevent economic waste caused by unreasonable competition, insure that the rights of contracting States are fully respected and that every contracting State has a fair opportunity to operate international airlines, avoid discrimination between contracting States, promote safety of flight in international air navigation, and finally to promote generally the development of all aspects of international civil aeronautics (Article 44 of the Convention).

In order to successfully fulfill those aims and objectives, the Organization's structure is composed of two main organs: Assembly (as the body consisting of representatives of every member state, meeting at least once every three years) and Council (as permanent executive body presently consisting of 36 members elected by and responsible to the Assembly) – each empowered with particular competences and responsible for particular tasks performed within the Organization (Articles 48 – 57 of the Convention). Additional organs and institutions were also created to carry out special activities such as Secretary General running the administration of the Organization (Article 58 – 60) or the Air Navigation Commission to consider, and recommend to the Council for adoption, modifications of the Annexes to the Convention (at the moment there are 18 technical Annexes to the Convention establishing standards and recommended practices to be used by aircraft of the member states of the ICAO), advise the Council and establish technical sub commissions (Articles 56-57).

In 1947, based on the Convention on Privileges and Immunities of the United Nations, the International Civil Aviation Organization became one of the specialized agencies of the United Nations. Membership in the Organization is open to all members of the United Nations, associated States and neutral States. At the moment there are 190 members of the Organization.

The main fields of the International Civil Aviation Organization's activity can be

În 1947, bazat pe Privilegiile Convenției și Imunitatea Națiunilor Unite. Organizația Aviației Civile Internaționale a devenit una dintre agențiile specializate ale Națiunilor Unite. Calitatea de membru în Organizație este deschisă tuturor membrilor Națiunilor Unite, statelor asociate și Statelor neutre. În acest moment sunt 190 de state membre ale Organizației.

Principalele câmpuri de activitate ale Organizației Aviației Civile și Internaționale pot fi descrise ca acțiuni Tehnice (de siguranță) și activități economice. În plus, Organizația are funcții legale și mediază disputele în aviația civilă internațională. [5]

Acorduri despre Tranzit și Transport – libertățile aerului

Convenția de la Chicago a avut de a face cu niște reguli generale ale folosirii spațiului aerian și cu situații de excepție descrise în capitolele anterioare, principiul suveranității a dominat prevederile sale. Dacă Convenția a fost singurul acord care a reglementat accesul în teritoriul aerian al altui stat, întregul tranzit și transport aerian desfășurat în servicii programate care depind de permisiunile individuale care autorizează intrarea în teritoriul aerian și permisiunea de a ateriza.

Reprezentanții statelor s-au adunat la Chicago unde au fost dispuși să negocieze și să semneze acorduri multilaterale prin care își oferă privilegii cunoscute ca “libertățile aerului”.

Acordul Serviciilor de Tranzit Aerian Internațional (ICAO Doc 7500) a intrat în vigoare în 1945 și este cunoscut ca Acordul de Tranzit. În Acord statele contractante și-au oferit fiecăruia două libertăți referitoare la serviciile internaționale aeriene: 1) privilegiul de a zbura deasupra teritoriului fără să aterizeze 2) privilegiul să aterizeze pentru scopuri care nu implică traficul.

described as technical (safety) actions and economical actions. In addition, the Organization performs legal functions and settles disputes in international civil aviation. [5]

Agreements on Transit and Transport – freedoms of the air

The Chicago Convention dealt with some general rules of the airspace use and with exception of situation described in previous chapters, the principle of sovereignty dominated its provisions. If the Convention was the only agreement regulating the access to the air territory of another state, the entire air transit and transport carried out by world air carries in scheduled services would depend on individual permissions authorizing the entry to the air territory and consent to land.

Representatives of the states gathered in Chicago were therefore willing to negotiate and sign additional multilateral agreements granting each other some privileges known as “freedoms of the air”.

The International Air Services Transit Agreement (ICAO Doc 7500) entered into force in 1945 and is known as the Transit Agreement. In the Agreement the contracting states granted each other two freedoms in respect of scheduled international air services: 1) privilege to fly across the territory without landing and 2) privilege to land for non-traffic purposes. (Article I Section I of the Agreement). The non-traffic purposes should be understood as “technical” purposes such as emergency landings. During those landings it is prohibited to take on or put down passengers, mail or cargo. [6] The contracting states are entitled to designate the route to be followed within their territories by any international air service and airports which any such service may use (Article I Section 4). Those two freedoms are classified as technical freedoms as they simplify the transit by aircraft. Once the routes and airports were designated, no special permissions are necessary to fly over the territory or land for

(Articolul I Secțiunea I din Acord). Scopurile care nu implică traficul trebuie înțelese ca scopuri “tehnice” ca de exemplu aterizările de urgență. În timpul acestor aterizări este interzis să imbarce sau să debarce pasageri, corespondență sau încărcătură. [6] Statele contractante au dreptul să numească ruta care trebuie folosită de orice serviciu internațional și aeroporturile care pot fi de folos atunci când sunt utilizate aceste servicii (Articolul 1 secțiunea 2). Aceste două libertăți sunt clasificate ca libertăți tehnice întrucât simplifică tranzitul cu avionul. Odată ce rutele sunt desemnate, nu mai este necesară o permisiune specială pentru a zbura peste teritoriu sau să aterizeze pentru scopuri care nu implică traficul. Acordul de Tranzit, cunoscut de asemenea ca Acordul celor două libertăți ale Aerului, a fost acceptat majoritar și ratificat. În prezent sunt 129 părți ale Acordului, cu Zimbabwe fiind ultima care s-a alăturat în 2008.

Cea mai grea întrebare este cum să reglementezi transportul aerian (în alte cuvinte: aterizarea pentru scopuri care implică traficul) dintre statele interesate a fost discutată pe larg în timpul conferinței de la Chicago. Ca un rezultat, Acordul pentru Transportul Aerian Internațional (Acordul pentru Transport) a fost de asemenea semnat la sfârșitul conferinței. A intrat în vigoare în 1945 cu prevederi care ofereau toate cele cinci libertăți semnatarilor. Primele două libertăți sunt tehnice adică privilegiul de a zbura deasupra unui teritoriu fără să aterizezi și privilegiul de a ateriza pentru scopuri de non-traffic. În plus, trei privilegii non-tehnice (economice) au fost incluse: 1) privilegiul de a debarca pasagerii, corespondența și încărcătura pe teritoriul Statului care are avionul, 2) privilegiul de a lua la bord pasageri, corespondență sau încărcătură destinată pentru teritoriul căruia aparține avionul, 3) privilegiul de a lua la bord pasageri, corespondență sau încărcătură destinate pentru teritoriul oricărui alt Stat contractant

non-traffic purposes. The Transit Agreement also known as Two-freedoms of the air Agreement, has been widely accepted and ratified. At the moment there are 129 parties to the Agreement with Zimbabwe being the last one to join in 2008.

The most difficult question of how to regulate the air transport (in other words: landings for traffic purposes) between the interested states was widely discussed during the conference in Chicago. As a result, the International Air Transport Agreement (Transport Agreement) was also signed at the end of the conference. It entered into force in 1945 with provisions granting total of five freedoms to the signatories. The first two freedoms are repeated two technical ones that is the privilege to fly across the territory without landing and privilege to land for non-traffic purposes. In addition, three non-technical (economical) privileges were granted including: 1) the privilege to put down passengers, mail and cargo taken on in the territory of the State whose nationality the aircraft possesses, 2) the privilege to take on passengers, mail and cargo destined for the territory of the State whose nationality the aircraft possesses, 3) the privilege to take on passengers, mail and cargo destined for the territory of any other contracting State and to put down passengers, mail and cargo coming from any such territory. Those freedoms were established to simplify the access to the air territory necessary to meet the requirements of constantly increasing number of transport flights over the world. The Five-freedoms of the air Agreement turned out to be the most difficult field of negotiations and a battlefield of various economical interests of the countries ready to invest in the air transportation. Eventually only 7 participants of the Chicago conference signed the Transport Agreement and only 4 other joined later with Burundi being the last one in 1968. The Agreement's binding scope is very limited and in practice the non-technical freedoms of the air have been and still are negotiated by particular states and incorporated into separate, usually bilateral

și să debarce pasagerii, corespondența și încărcătura care provine de la un asemenea teritoriu. Aceste libertăți au fost stabilite pentru a simplifica accesul în teritoriul aerian necesar pentru a întruni necesitățile numărul în creștere al transporturilor aeriene în toată lumea. Cele Cinci-libertăți ale Acordului aerian s-au dovedit a fi cele mai grele câmpuri pentru negociere și un camp de luptă ale intereselor economice ale țărilor gata să investească în transportul aerian. Doar 7 participanți ai conferinței de la Chicago au semnat Acordul de Transport și doar 4 s-au alăturat mai târziu ultimul fiind Burundi în 1968. Scopul Acordului este foarte limitat și în practică libertățile non-tehnice ale aerului au fost și sunt încă negociate de statele care sunt parte și ale altor acorduri bilaterale.

Acorduri bilaterale ale transportului aerian

Un acord bilateral al transportului aerian poate fi definit ca “un acord de comerț internațional în care autoritățile guvernamentale ale aviației a două națiuni stabilesc un mecanism de reglementare pentru performanța serviciilor comerciale aeriene între teritoriile respective și, în multe cazuri, mai departe”. [7]

Statele sunt libere să negocieze orice termeni ai acordului așa cum doresc dar unele tendințe și modele generale pot fi observate. Bazele oricărui acord bilaterale pot fi observate, acestea fiind capacitatea și rutele. [8]

Au existat două modele clasice ale acordurilor de transport aerian cunoscute ca modelul Chicago și modelul Strasbourg. Modelul Chicago a fost schițat în timpul conferinței din 1944 și numit Formularul Acordului Standard pentru Prevederile Rutelor Aeriene mai târziu numit Acordul Standard Chicago. Modelul Strasbourg a fost creat în 1959 ca rezultat al muncii Conferinței Europene pentru Aviația Civilă

agreements.

Bilateral air transport agreements

A bilateral air transport agreement can be defined as “international trade agreement in which the governmental aviation authorities of two nations establish a regulatory mechanism for the performance of commercial air services between their respective territories and, in many cases, beyond”. [7]

The states are free to negotiate any terms of the agreement they wish to conclude but some general trends and patterns may be observed. The three most basic building blocks of any air bilateral agreement are specific understandings on capacity, fares, and routes. These form the inter-related aspects of the exchange of access rights. [8]

There were two classical patterns of the air transport agreements known as the Chicago pattern and Strasbourg pattern. The Chicago pattern was drafted during the 1944 conference and titled Form of Standard Agreement for Provisional Air Routes later called Chicago Standard Agreement. The Strasbourg pattern was designed in 1959 as a result of the work of the European Civil Aviation Conference (ECAC) and was more perceived and detailed when compared to the Chicago one.

The United States used the Chicago pattern to conclude several Standard Chicago Agreements with other nations. They were typically very liberal, often exchanging all five freedoms of the air, and placing no restrictions on capacity or pricing. However, it was the Bermuda I agreement, concluded between the United States and the United Kingdom in 1946, which would serve as the dominant model for future aviation agreements. The Bermuda I Agreement was a compromise between the very liberal position of the United States and rather protective British vision of how deep the international air transport should be regulated. As a result, the United States allowed the International Air Transport Association (IATA) to determine fares applicable to the transport between the

(ECAC) și a fost mai precis și detaliat în comparație cu cel de la Chicago.

Statele Unite au folosit modelul Chicago pentru a încheia mai multe Acorduri Standard Chicago cu alte națiuni. Au fost foarte liberale, de cele mai multe ori au schimbat toate cele cinci libertăți ale aerului, și nu au plasat restricții sau prețuri pe capacitate. Totuși, a fost primul acord al Bermudei, încheiat între Statele Unite și Regatul Unit în 1946, ca a servit ca model dominant pentru viitoarele acorduri ale aviației. I Acord al Bermudei a fost un compromis între o poziție foarte liberală a Statelor Unite și o viziune mai mult protectoare a britanicilor despre cum ar trebui să fie reglementat transportul aerian. Ca urmare, Statele Unite au permis Asociației Internaționale pentru Transport Aerian (IATA) să determine taxele aplicabile transportului între țări și Regatul Unit a permis capacitatea să nu fie restricționată. [9] I Acord al Bermudelor a durat 30 de ani a durat 30 de ani și a fost înlocuit de modelul mai restrictiv numit Insulele Bermude II. A limitat numărul de transportatori, a dat guvernelor mai mult control asupra capacității, și a circumscris cele cinci libertăți americane. [10] Așa cum arată secțiunile viitoare ale acestei lucrări arată că, articolul bilateral este cea mai populară cale pentru a determina regulile transporturilor aeriene între state, chiar dacă standardele acestor acorduri s-au dezvoltat și s-au schimbat. Organizația Aviației Civile Internaționale oferă statistici care arată de exemplu că numai în 2005, au fost încheiate un total de 86 de acorduri bilaterale între 75 de state. [11]

Principiul de suveranitate al Convenției de la Chicago și povestea fără succes a Acordului de Transport Aerian au lăsat serviciile de reglementare a transportului aerian să fie decise în negocieri individuale ale acordurilor bilaterale. Convenția, Acordul de Tranzit și o rețea întreagă de acorduri un așa numit

countries and the United Kingdom allowed for the capacity not to be restrictively regulated.

[9] The Bermuda I Agreement lasted for 30 years and was replaced by more restrictive model called Bermuda II. It limited the number of carriers, gave the governments more control over capacity, and circumscribed American fifth freedom rights. As such, it never served as a widely used model for bilateral air transport agreements. [10] As the further sections of this article show, bilateral agreement is still the most popular way to determine the rules of air transportation between the states, even if the standards of those agreements developed and changed. The International Civil Aviation Organization provides statistics showing that for example only in 2005, a total of 86 bilateral air services agreements were reportedly concluded or amended by 75 States. [11] The content of those agreements solely depends on the positions of negotiating countries and their visions of the aviation and transport policies.

The Chicago Convention's sovereignty principle and the unsuccessful story of the Air Transport Agreement left the regulation of the air transport services to be decided in individual negotiations of bilateral agreements. The Convention, the Transit Agreement and a full network of particular transport agreements created a so called “Chicago-bilateral” system of international civil aviation. This system has been in force for 66 years and subject to a wide critique for its inability or limited ability to adjust to the inevitable challenges of modern politics and economics, especially in the globalized world of the twenty first century.

Part II – 66 years after the Chicago Convention

Challenges of globalization

The policy of bilateralism in international aviation has become a strong international habit. There have been several attempts to renegotiate the Chicago Convention but no particular enthusiasm was observed among the interested states. Bilateral agreements have

“Chicago-bilateral” sistem al al aviației civile internaționale.

Partea a II-a – 66 ani de la Convenția de la Chicago

Provocările globalizării

Politica bilateralismului în aviația internațională a devenit un obicei internațional puternic. Au fost câteva încercări să se renegocieze Convenția de la Chicago, dar nu a fost observat niciun entuziasm special printre statele interesate. Acordurile bilaterale au fost dominate de câteva abordări restrictive care de-abia au răspuns la progresul tehnologic, capacitatea excesivă, nevoia de reducere a costurilor etc. Care pot fi justificate de câteva acorduri ca motivele de siguranță (liberalizarea accesului în teritoriul aerian va cauza dificultăți de control asupra cui, cum, și când să traverseze granițele aeriene ale țării.), sau amenințarea dominației unor state în economia deschisă a aviației. Teama de liberalizare în aviația civilă internațională a fost depășită doar de reglementările interne ale Statelor Unite, unde în 1978 Actul de Liberalizare a Liniilor Aeriene a dus industria aeriană în afara controlului statelor. [12]

Globalizarea în cea mai simplă formă este asociată cu o imagine a lumii fără granițe. Liberalizarea comerțului este unul dintre elementele cruciale ale politicilor economiei globalizate ale lumii.

În anii 1990 globalizarea a început să influențeze aviația civilă internațională. Organizația Mondială a Comerțului a fost stabilit și Acordul General privind Comerțul cu Servicii a fost negociat în forum. În 1994 Organizația Aviației Civile Internaționale a ținut o Conferință a Transportului Aerian din Lume la Montreal dedicată viitorului transport aerian internațional în fața globalizării, liberalizării și privatizării. În

been dominated by quite restrictive approaches hardly responding the technological progress, excess in capacity, need for reduction of fares etc. It can be justified by several arguments such as safety reasons (liberalization of access to air territory would cause difficulties to control over who, how and when crosses the air borders of the country), or threat of particular states' dominance in the open market aviation economy. The fear of liberalization in international civil aviation was only overcome in the internal regulations of the United States, where in 1978 the Airline Deregulation Act took the airline industry outside state control. [12]

Globalization in the simplest way is associated with an image of the world without the borders. Liberalization of trade is one of the crucial elements of the globalized economy policies throughout the world. Greatly criticized, yet present and fast developing, the idea of losing the state control over the movement of goods and services is closely connected with international air transportation.

In the 1990ties globalization began to fully influence international civil aviation. The World Trade Organization was established and the General Agreement of Trade in Services was negotiated on its forum. At the same time many countries began to modify their aviation policies toward more liberalized solutions, the European Union accepted first liberalization packages and first new models of bilateral air transport agreements were signed. In 1994 the International Civil Aviation Organization held a World-Wide Air Transport Conference in Montreal dedicated to the future of international air transportation in the face of globalization, liberalization and privatization. In 2010 the discussion continues, the Chicago system is still in force but some important influences of globalization can be observed. The most significant ones are introduced below.

Development of the freedoms of the air

It should be noted that the above-

2010 discuția continuă, sistemul Chicago este încă în vigoare dar pot fi observate unele influențe importante ale globalizării. Cele mai importante sunt cele prezentate mai jos.

Dezvoltarea libertăților aerului

Trebuie remarcat că libertățile aerului menționate anterior nu sunt singurele catalogate în legea internațională a aerului. Bazată pe varietatea acordurilor transportului aerian internațional (majoritatea bilaterale), Organizația Aviației Civile Internaționale a clasificat 9 libertăți: cinci libertăți stabilite în Acordurile de Tranzit și Transport și patru adiționale: a șasea libertate este privilegiul transportului via statul de origine, traficul desfășurându-se între alte două state; a șaptea libertate este un privilegiu oferit de un Stat altuia, de trafic între teritoriul statului care oferă și un al treilea stat fără nicio cerință de a include o asemenea operație în niciun punct în teritoriul Statului; a opta libertate este un privilegiu al Statului care oferă un serviciu care este originar sau se termină în țara expeditoare (este în legătură cu a șaptea libertate) în afara teritoriului statului care oferă și cea de-a noua libertate este un privilegiu al traficului de cabotaj al transportului Statului care îl oferă. [13] Depinzând de deciziile statelor care negociază acordurile de transport aerian, sunt schițate liberal, cu multe libertăți oferite fiecăror sau protective – rar oferite libertățile de cabotaj. [14]

Acordurile bilaterale “Ceruri deschise”

Se estimează că transporturile aeriene transport în medie 2 miliarde de pasageri în fiecare an și 40 de procente din bunurile inter-regionale. În plus 40 de procente dintre turiști călătoresc cu un mijloc de transport aerian și industria transporturilor aeriene

mentioned freedoms of the air are not the only one categorized in international law of the air. Based on variety of international air transport agreements (mostly bilateral ones), the International Civil Aviation Organization has classified nine freedoms: five freedoms established in the Transit and Transport Agreements and four additional ones: the sixth freedom is a privilege of transporting, via the home State of the carrier, traffic moving between two other states; the seventh freedom is a privilege granted by one State to another State, of transporting traffic between the territory of the granting State and any third State with no requirement to include on such operation any point in the territory of the recipient State; the eighth freedom is a privilege of transporting cabotage traffic between two points in the territory of the granting State on a service which originates or terminates in the home country of the foreign carrier or (in connection with the seventh freedom) outside the territory of the granting State and the ninth freedom is a privilege of transporting cabotage traffic of the granting State on a service performed entirely within the territory of the granting State. [13] Depending on the decisions of the states negotiating the air transport agreements, they are drafted as liberal with many freedoms granted to each other or protectionist – rarely granting the freedoms of cabotage. [14]

“Open skies” bilateral agreements

It is estimated that aviation transports globally 2 billion passengers every year and 40 percent of the inter-regional goods by value. In addition, 40 percent of tourists travel by air and air transportation industry generates a total of 29 million jobs annually. [15] Those numbers wouldn't be possible without a wide network of agreements signed between different states, but the restrictive models used commonly are often unable to regulate the spectacular growth and increase in air transport.

The liberalization trend in those

generează 29 milioane de slujbe anual. [15] Aceste numere nu ar fi posibile fără o rețea extinsă de acorduri între state, dar modele restrictive folosite uneori nu pot să reglementeze creșterea spectaculoasă a transportului aerian.

Liberalizarea tendințelor în aceste acorduri a fost introdusă prima dată în 1992 în acordul de transport semnat între Statele Unite și Olanda cunoscut ca acordul “ceruri deschise”. Pentru prima dată semnatarii au decis să renunțe la unele instrumente de control statal și să ofere acces la teritoriile aeriene în cele mai liberale feluri. Prevederile Acordului au oferit liniilor americane și olandeze intrare liberă pe piața fiecăruia, capacitate nerestricționată și frecvență pe toate rutele și cel mai mare grad de libertate (până atunci) în stabilirea taxelor. [16]

În 1992, Statele Unite au început promovarea lungă și de succes a politicii “ceruri deschise”. Departamentul de Stat al Statelor Unite a introdus Textul Model al Acordului Ceruri Deschise împreună cu așa-numitele Repere ale Acordului Ceruri Deschise care prezenta cele mai importante principii incluse în model, cum ar fi: competiția liberă pe piață (fără restricții pe rutele internaționale; numărul liniilor aeriene numite; capacitatea; frecvențele; sau tipurile de avion), stabilirea prețului determinată de forțele pieței, protecția afacerilor, aranjamentele cooperative de marketing, aranjamentele liberale pentru charter, siguranța și securitatea, drepturile opționale ale celei de-a șaptea libertăți drepturile depline pentru încărcătură. [17]

Până acum Statele Unite au negociat pentru 90 de asemenea acorduri cu parteneri din toată lumea. Unul dintre ultimele acorduri importante este acordul care liberalizează serviciile aeriene dintre Statele Unite și Japonia pentru expedițiile ambelor țări, la care s-a ajuns după câteva runde de negocieri în decembrie 2009. Așa cum a încheiat Departamentul de Stat al

agreements was firstly introduced in 1992 in the air transport agreement signed between the United States and the Netherlands known as the “open skies” agreement. For the first time the signatories decided to give up some of the state control instruments and open the access to air territories in the most liberalized way. Provisions of the agreement gave American and Dutch airlines open entry into each other's markets, unrestricted capacity and frequency on all routes and the greatest possible (as of then) degree of freedom in setting fares. [16]

Following the 1992, the United States began its long and quite successful promotion of the “open skies” policy. The US Department of State introduced a Model Open Skies Agreement Text together with so called Open Skies Agreements Highlights listing the basic principles included in the model such as: free market competition (no restrictions on international route rights; number of designated airlines; capacity; frequencies; or types of aircraft), pricing determined by market forces, doing business protections, cooperative marketing arrangements, provisions for consultation and arbitration, liberal charter arrangements, safety and security, optional seventh freedom all-cargo rights. [17]

So far the United States has negotiated over 90 open skies agreements with partners from all over the world. One of the latest biggest achievements is an agreement liberalizing US - Japan air services for the carriers of both countries, reached after several rounds of negotiation in December 2009. As the US Department of State concludes: America's Open Skies policy has gone hand-in-hand with airline globalization. [18]

New multilateral aviation treaties

After the 1992 open skies agreement with the Netherlands, the United States has successfully carried out negotiations and signed a number of open skies agreements with other European countries, including members of the European Union. The European Commission however,

Statelor Unite: politica ceruri deschise a Americii a mers mână în mână cu globalizarea aeriană. [18]

Noile trate multilaterale ale aviației

După acordul din 1992 cu Olanda, Statele Unite au negociat cu succes și semnat acorduri cu țări europene, inclusiv cu țări ale Uniunii Europene. Comisia Europeană totuși, nu a acceptat faptul că acordurile referitoare la aviație sunt încheiate de state individuale-membre UE. Comisia a argumentat că în lumina tratatelor Comunității, este de competența Comunității să semneze aceste tratate internaționale. În 1998 Comisia a înaintat o plângere la Curtea Europeană de Justiție (CEJ) împotriva a 8 state membre. Curtea în ședința din 5 noiembrie 2002 (verdict comun în C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98, C-476/98) a respins argumentele Comisiei cu privire la negocierea acordurilor aeriene dar pe baza unei explicații diferite, a decis că statele membre nu au dreptul să încheie astfel de contracte și le-a declarat invalide. [19]

Decizia CEJ a fost un punct de turnură în relația aviației SUA-UE. Chiar dacă judecătorii au pus la îndoială validitatea acordurilor, nu au pus la îndoială ideea cerurilor deschise. În următorii ani au fost duse runde dificile de negocieri care au condus la concluzia așa-numitei Prime Părți a Acordului Ceruri Deschise din 30 aprilie 2007 (care a intrat în vigoare provizoriu în martie 2008). Permite acces liber piețelor pentru serviciile aeriene între toate cele 27 state membre UE și SUA – piețe care împreună alcătuiesc 60 de procente din aviația globală. Totuși nu a fost adresată problema cheie a reformei proprietății aeriene și regulilor de control. Astfel, în mai 2009, a doua rundă de negocieri a lansată, și după șapte runde, a fost atins un consens și o schiță a Celei de-a Doua Părți a Acordului Ceruri Deschise, anunțate la 25 martie 2010.

did not accept the fact that the aviation agreements were signed by individual states – EU members. The Commission argued that in the light of the Community treaties, it solely competence of the Commission to sign those kind of international agreements. In addition, the Commission found the concluded agreements inconsistent with the Community law also with respect to the rules of fair competition and ineffective from the economical perspective. In 1998 the Commission filed a complaint to the European Court of Justice (ECJ) against 8 member states. The Court's judgment of November 5, 2002 (joint verdict in C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98, C-476/98) rejected the Commission's arguments regarding the sole mandate to negotiate the aviation agreements but based on a different explanation, it ruled that the member states had not had the right to conclude those agreements on their own and as such they became invalid. [19]

The ECJ's decision was a turning point in the US-EU aviation relations. Even though the judges questioned the validity of the agreements, they did not question the idea of open skies as such. A difficult rounds of negotiations were carried out during the next years and eventually led to the conclusion of the so called First Stage Open Skies Agreement on April 30, 2007 (which provisionally came in force in March 2008). It allows open market access for air services between all 27 EU member states and the US - markets that together make up almost 60 per cent of global aviation. Furthermore, it creates an unprecedented regulatory platform to address all mutual concerns related to the EU-US air services. It did not however, directly address the key issue of reform of airline ownership and control rules. Therefore in May 2008, the second-stage negotiations were launched and after seven rounds, the consensus was achieved and a draft of the Second Stage Open Skies Agreement was announced on March 25, 2010. It should lead to the creation of a revolutionary Open Aviation Area

Acordul transatlantic cu Uniunea Europeană este un succes al liberalizării politicii în relațiile aviatice. Este de asemenea al doilea acord încheiat de Statele Unite în 2010 Acordul Multilateral al Liberalizării Transportului Aerian Internațional (MALIAT) semnat de Noua Zeelandă, Singapore, Brunei și Chile, mai târziu s-au alăturat Samoa, Tonga, și Mongolia.

Sunt și alte exemple de acorduri regionale și multilaterale în transportul aerian. În iunie 2008, Consiliul UE a oferit Comisiei Europene mandate noi pentru deschiderea negocierilor, în numele Statelor Membre, cu Australia, Noua Zeelandă despre un acord nou pentru crearea unei Zone Deschise pentru Aviație. Comisiei Europene i-au fost oferite de asemenea mandate pentru negocieri deschise cu Liban, Tunisia și Algeria pentru un Acord de Transport Aerian Euro-Mediteranean. În septembrie 2008, Acordul Transportului Aerian al Asociației Statelor din Caraibe (ACS) a intrat în vigoare, inițial pentru șapte State Membre și două teritorii și în același timp Asociația Națiunilor Asiei de Sud-Est (ASEAN) a încheiat Acordul Multilateral al Serviciilor Aeriene ASEAN. [22]

Cele mai recente statistici arată că reglementarea liberalizării transportului aerian continuă să evolueze la diferite niveluri. La nivel bilateral, 17 acorduri noi “ceruri deschise” au fost încheiate de 21 de state, aducând la un total de 153 de acorduri implicând 96 de State. Aceste acorduri oferă acces liber fără restricții pentru destinații, rute, capacitate, frecvențe, tarife. [23]

Organizația Aviației Internaționale – forum pentru discuțiile globale

Activitatea Organizației Aviației Internaționale este desfășurată în fiecare zi la mai multe niveluri importante. Activități majore care includ navigația aeriană,

between the United States and European Union. [20] It is another step or rather another level of aviation’s liberalization. [21]

The transatlantic aviation agreement with the European Union is definitely a great success of the liberalization policy in the aviation relations. It is also the second multilateral open skies agreement concluded by the United States In 2001 Multilateral Agreement on the Liberalization of International Air Transportation (MALIAT) was signed with New Zealand, Singapore, Brunei, and Chile, later joined by Samoa, Tonga, and Mongolia.

There are other examples of some regional and multilateral arrangements in international air transport as well. In June 2008, the Council of the EU conferred on the European Commission new mandates to open negotiations, on behalf of all EU Member States, with Australia and New Zealand on a comprehensive aviation agreement for the creation of another Open Aviation Area. The European Commission was also granted mandates to open negotiation with Lebanon, Tunisia and Algeria for a Euro-Mediterranean Air Transport Agreement. In September 2008, the Air Transport Agreement of the Association of Caribbean States (ACS) entered into force, initially for seven Member States and two territories and in the same time and the Association of South-East Asian Nations (ASEAN) concluded the ASEAN Multilateral Agreement on Air Services. [22]

The most recent statistics show that the liberalization of international air transport regulation continues to evolve at various levels. In 2008 bilateral “open skies” air services agreements and regional liberalized agreements and arrangements covered about 31% of country-pairs with non-stop international passenger services and almost 57% of the frequencies offered. At the bilateral level, 17 new “open skies” agreements were concluded by 21 States, bringing the total to 153 agreements involving 96 States. These agreements provide for full-market access without restrictions on designations, route rights, capacity, frequencies, code-sharing and

transportul aerian, cooperare tehnică, probleme legale și financiare. ICAO cooperează cu alte organizații ale aviației cum ar fi Asociația Transportului Aerian Internațional (IATA), Conferința Europeană a Aviației Civile (ECAC) sau organizația Mondială de Comerț (WTO). [24] Cu 190 de membri, ICAO constituie forumul universal pentru discuții și negocieri ale acordurilor pentru aviație. După cum a fost menționat anterior, în 1994 conferința ICAO s-a concentrat pe liberalizarea reglementărilor aviației în lume. Mai multe alte întâlniri și conferințe au fost ținute de atunci, influențând politicile aviației țării.

În 2003, ICAO a ținut A Cincea Conferință a Transportului Aerian din Lume cu titlurile generale “Provocări și Șanse ale Liberalizării”. A adunat aproape 800 de delegați din 145 de state membre. Ca rezultat, o Declarație a Principiilor Globale pentru Liberalizare a fost acceptată incluzând clauze model care să fie folosite de state în încheierea acordului de transport aerian.

Conferința despre Economia Aeroporturilor și Serviciilor de Navigație Aeriană (CEANS, ținută în 2008 a avut 535 de delegați participanți din 103 state și 17 organizații internaționale. Conferința a adoptat recomandări care țineau ușurarea cooperării în industria transportului internațional. În același timp, recomandările au fost pentru susținerea principiilor de non-discriminare, relativitatea costurilor, transparență și consultare cu cei care folosesc legislația lor națională, reglementări sau politici, ca și toate acordurile cu privire la serviciile aeriene dintre state. Recomandările Conferinței au fost revizuite și publicate în Politicile despre Cheltuielile pentru Aeroporturi și Serviciile de Navigație Aeriană ale ICAO (ICAO Doc 9082).

De asemenea, în 2008, Conferința pentru Negocierea Serviciilor Aeriene ICAO (ICAN) a adus împreună “sub același

tariffs. [23]

International Aviation Organization – forum for global discussions

The work of International Civil Aviation Organization is daily carried out on many important levels. Major activities include issues of air navigation, air transport, technical cooperation, legal and financial matters. The ICAO cooperates with other aviation organizations such as International Air Transport Association (IATA), European Civil Aviation Conference (ECAC) or the World Trade Organization (WTO). [24] With 190 members, the ICAO constitutes a universal forum for discussions and negotiations of aviation agreements. As mentioned above, in 1994 the ICAO conference triggered the international focus on the need of liberalization of aviation regulations throughout the world. Several other meetings and conferences held since then, shaped or at least influenced aviation policies of the countries.

In 2003, the ICAO held the Fifth Worldwide Air Transport Conference under general headings of “Challenges and Chances of Liberalization”. It gathered nearly 800 delegates from 145 member states. As a result, a Declaration of Global Principles for the Liberalization of International Air Transport was accepted including model clauses to be used by states in their air transport agreements.

The Conference on the Economics of Airports and Air Navigation Services (CEANS), held in 2008 was attended by 535 delegates from 103 States and 17 international organizations. The Conference adopted recommendations aimed at enhancing cooperation in the air transport industry. At the same time, the recommendations called for States to uphold the main principles of non-discrimination, costrelatedness, transparency and consultation with users in their national legislation, regulations or policies, as well as in all air services agreements between States. The recommendations of the Conference were endorsed and the revised and are published in

acoperiș” un număr de State (106 delegați din 27 de state) pentru a negocia și a încheia acorduri bilaterale pentru servicii. În timpul Conferinței a fost ținut un simpozion despre organizațiile regionale care a dus la o mai bună înțelegere a puterii globale a cooperării de a se descurca cu provocările comune. Permițând fiecărui stat să aibă mai multe negocieri la aceeași locație, Conferința a îmbunătățit eficiența în procesul de negociere. În mai mult de trei zile la ICAN 2008, au fost ținute un număr total de 100 întâlniri formale și bilaterale între 26 delegații, ducând la încheierea a peste 20 de acorduri. [25]

Așa cum arată exemplele conferințelor organizate de ICAO, Organizația în sine este un forum de muncă și discuții în trei câmpuri majore: 1) problemele transportului și liberalizării lui, 2) problema și dezvoltarea navigației aeriene, 3) servește ca o platformă pentru negocierea de noi acorduri. 66 de ani după Conferința de la Chicago, nici o conferință nu a mai rezultat într-un acord multilateral. Conferințele aduc multe propuneri sau declarații, dar tot nu este un consens universal al legii transportului aerian datorat spectrului de interese diferite ale statelor membre ICAO. Noua idee să fie aranjat un forum pentru acorduri noi, a fost evaluată la acest forum, ca succesele bilaterale de până acum, să fie transformate într-o platformă nouă pentru negocieri la nivel internațional a convențiilor de transport ca un răspuns la dezvoltarea provocărilor globalizării.

Bibliografie:

[1] Grotius, H., *Libertatea Mărilor* (traducere de R. Magoffin), Batoche Books Limited, Ontario, 2000, p. 24.

[2] Wagner W.J.: *Transportul Aerian Internațional Afectat de Suveranitatea Statelor*, Établissements Émilie Bruylant,

the ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services (ICAO Doc 9082).

Also in 2008, the ICAO Air Services Negotiation Conference (ICAN) brought together “under one roof” a number of States (106 delegates from 27 states) to negotiate and conclude bilateral air services agreements. During the Conference, a symposium was held on regional organizations which led to a greater understanding of the power of global cooperation to deal with common challenges. The Conference was the first such event ever organized by ICAO and was designed to provide States with a central meeting place to conduct air services negotiations or consultations with their partners. By enabling each participating State to hold multiple negotiations at the same location, the Conference greatly improved the efficiency of the negotiation process. Over the three days of ICAN 2008, a total of 100 formal and informal bilateral meetings were held between 26 delegations, leading to the conclusion of over 20 agreements. [25]

As the examples of the conferences organized by ICAO show, the Organization itself is a forum of work and discussions in three major fields: 1) issues of transport and its liberalization, 3) problems and developments of air navigation, 3) it serves as a platform for new agreements’ negotiations. Undoubtedly, the successes of ICAO in the field of global air navigation can be observed. Accepted standards and recommended practices are widely adopted by member states and guarantee organized and safe air travels. ICAO is however criticized for the lack of successes in the field of air transport liberalization. 66 years after the Chicago Conference, no other conference resulted in a multilateral agreement. The conferences bring a lot of proposals or declarations but there is still no universal consensus on the binding international law of air transport due to the wide spectrum of different interests of member states of the ICAO. The new idea to arrange a forum for negotiations of new agreements

Bruxelles 1970, pp. 4-25.

[3] Diederiks-Verschoor, I.H.Ph., *Introducere în dreptul aerian*, Kluwer International, Hague/London/New York 2001, p. 9.

[4] Diederiks-Verschoor, I.H.Ph., *Introducere în dreptul aerian*, Kluwer International, Hague/London/New York 2001, p. 15.

[5] FitzGerald, G.F., *ICAO Acum și în Decadele Următoare* [in:] Matte, N.M. (ed), *Transportul Aerian Internațional: Drept, Organizația și Principiile Directoare pentru Viitor*, Raporturile conferinței a 25-a aniversare a Institutului pentru drept aerian și spațial (17–19 novembre 1976), Editions A. Pedone, Paris 1976, p. 48.

[6] Havel, B.F., *În căutarea cerurilor deschise: Drept și Politică pentru o Nouă Era În Aviația Internațională*, Kluwer Law International, Haga–London–Boston, 1997, pp. 35–36.

[7] Schless, A.L., *Ceruri Deschise: Eliberarea Cheii Protecționiste în Aviația Civilă Internațională*, „Emory International Law Review” 1994, vol. 8, p. 439.

[8] Vamos-Goldman, A., *Stagnarea Reglementărilor economice sub dreptul aerian internațional: Examinarea contribuției sale la starea industriei aeriene*, “Transportation Law Journal” 1994, vol. 23, p. 435.

[9] Hedlung, D.C., *Către ceruri deschise: liberalizarea comerțului în servicii aeriene internaționale*, “Minnesota Journal of Global Trade” 1994, vol. 3, p. 268.

should be highly evaluated as this forum, for so far bilateral successes, may turn into a platform for negotiations of a worldwide air transport convention as an answer to still developing challenges of globalization.

Bibliography:

[1] Grotius, H., *The Freedom of the Seas* (translation by R. Magoffin), Batoche Books Limited, Ontario, 2000, p. 24.

[2] Wagner W.J.: *International Air Transportation as Affected by State Sovereignty*, Établissements Émilie Bruylant, Bruxelles 1970, pp. 4-25.

[3] Diederiks-Verschoor, I.H.Ph., *An Introduction to air law*, Kluwer International, Hague/London/New York 2001, p. 9.

[4] Diederiks-Verschoor, I.H.Ph., *An Introduction to air law*, Kluwer International, Hague/London/New York 2001, p. 15.

[5] FitzGerald, G.F., *ICAO Now and in the Coming Decades* [in:] Matte, N.M. (ed), *Le Transport Aérien International: Droit, Organisation et Principes Directeurs Pour L'Avenir*, Rapports de la conférence do 25ème anniversaire l’Institut de droit aéerien et spatial (17–19 novembre 1976), Editions A. Pedone, Paris 1976, p. 48.

[6] Havel, B.F., *In Search of Open Skies: Law and Policy for a New Era in International Aviation*, Kluwer Law International, Hague–London–Boston, 1997, pp. 35–36.

[7] Schless, A.L., *Open Skies: Loosening the Protectionist Grip on International Civil Aviation*, „Emory International Law Review” 1994, vol. 8, p. 439.

[8] Vamos-Goldman, A., *The stagnation of economic regulation under public international air law: Examining its contribution to the woeful state of the airline*

- [10] A.L. Schless: *Ceruri deschise: pierderea protecționismului asupra aviației civile internaționale*, “Emory International Law Review” 1994, vol. 8, p. 440.
- [11] *Recenzia Anuală a Aviației Civile*, ICAO Journal 2006, vol 61, nr 5, p. 28.
- [12] Vamos-Goldman, A., *Stagnarea Reglementărilor economice sub dreptul aerian internațional: Examinarea contribuției sale la starea industriei aeriene*, “Transportation Law Journal” 1994, vol. 23, p. 445.
- [13] *Manual despre Reglementarea Transportului Aerian Internațional* (ICAO Doc 9626, Partea 4)
- [14] Cheng, B., *Legea Transportului Aerian Internațional*, Institutul Londonez de Afaceri Mondiale, Londra 1962, p. 9–17 și Kreis, E.R., *O analiză comparativă a rețelei de aviația în Comunitatea Europeană, și o rețea ad-hoc între Statele Unite și America Centrală*, “Transportation Law Journal” 1997, vol. 27, p. 308.
- [15] Abeyratne, R.I.R., *Investiția în transportul aerian – o mișcare prudentă*, “Transportation Law Journal”, 2007, vol. 34, pp. 327-328.
- [16] Hedlung, D.C., *Către ceruri deschise: liberalizarea comerțului în serviciile liniilor aeriene internaționale*, “Minnesota Journal of Global Trade” 1994, vol. 3, p. 271.
- [17] Departamentul de Stat al SUA, Titlurile Acordului Ceruri Deschise, Ianuarie 30, 2009, versiune on-line: <http://www.state.gov/e/eeb/rls/fs/2009/119760.htm>
- [9] Hedlung, D.C., *Toward open skies: liberalizing trade in international airline services*, “Minnesota Journal of Global Trade” 1994, vol. 3, p. 268.
- [10] A.L. Schless: *Open skies: loosening the protectionist grip on international civil aviation*, “Emory International Law Review” 1994, vol. 8, p. 440.
- [11] *Annual Review of Civil Aviation*, ICAO Journal 2006, vol 61, nr 5, p. 28.
- [12] Vamos-Goldman, A., *The stagnation of economic regulation under public international air law: Examining its contribution to the woeful state of the airline industry*, “Transportation Law Journal” 1994, vol. 23, p. 445.
- [13] *Manual on the Regulation of International Air Transport* (ICAO Doc 9626, Part 4)
- [14] Cheng, B., *The Law of International Air Transport*, The London Institute of World Affairs, London 1962, p. 9–17 and Kreis, E.R., *A Comparative analysis of the aviation network within the European Community and the ad-hoc network between the United States and Central America*, “Transportation Law Journal” 1997, vol. 27, p. 308.
- [15] Abeyratne, R.I.R., *Investing in air transport – a prudent move?*, “Transportation Law Journal”, 2007, vol. 34, pp. 327-328.
- [16] Hedlung, D.C., *Toward open skies: liberalizing trade in international airline services*, “Minnesota Journal of Global Trade” 1994, vol. 3, p. 271.
- [17] US Department of State, Open Skies Agreements Highlights, January 30, 2009, on-line version: <http://www.state.gov/e/eeb/rls/fs/2009/119760>.

- [18] *Acordurile Ceruri Deschise*, Biroul pentru Economia, Energia și Afacerile Transportului Departamentul de Stat al SUA, versiune on-line: <http://www.state.gov/e/eeb/tra/ata/>
- [19] Warden, J.A., “*Ceruri deschise*” la răscruce: Cum ar trebui Statele Unite și Uniunea Europeană să folosească cazurile de transport ECJ pentru reconstruirea regimului de aviație transatlantic?, “Journal of International Law and Business” 2004, vol. 24, pp. 243-244.
- [20] *Pătrunderea UE-SUA în al doilea stadiu de negocieri pentru Ceruri Deschise: Vice-Președintele Kallas primește schița acordului*, IP/10/731 25 martie , 2010
- [21] Abeyratne, R.I.R., *Deciziile Curții Europene de Justiție asupra Cerurilor Deschise – Cum putem duce liberalizarea la nivelul următor*, “Jurnal al Dreptului Aerian și Comerțului” 2003, vol. 68, p. 485.
- [22] *Organizația Internațională a Aviației Civile, Raportul Anual al Consiliului 2008* (ICAO Doc 9916), p. 6.
- [23] *Organizația Internațională a Aviației Civile, Raportul Anual al Consiliului 2008* (ICAO Doc 9916), p. 5.
- [24] Weber, L., *Organizația Internațională a Aviației Civile. O introducere*, Kluwer Law International, Olanda, 2007, p. 93-94
- [25] *Organizația Internațională a Aviației Civile, Raportul Anual al Consiliului 2008* (ICAO Doc 9916), p. 61.
- [18] *Open Skies Agreements*, Bureau of Economic, Energy, and Business Affairs Transportation, US Department of State, on – line version: <http://www.state.gov/e/eeb/tra/ata/>
- [19] Warden, J.A., “*Open skies*” at crossroads: How the United State and European Union should use the ECJ transport cases to reconstruct the transatlantic aviation regime?, “Journal of International Law and Business” 2004, vol. 24, pp. 243-244.
- [20] *Breakthrough in EU–US second-stage Open Skies negotiations: Vice-President Kallas welcomes draft agreement*, IP/10/731 of March 25, 2010
- [21] Abeyratne, R.I.R., *The decisions of the European Court of Justice on Open Skies – How can we take liberalization to the next level*, “Journal of Air Law and Commerce” 2003, vol. 68, p. 485.
- [22] *International Civil Aviation Organization, Annual Report of the Council 2008* (ICAO Doc 9916), p. 6.
- [23] *International Civil Aviation Organization, Annual Report of the Council 2008* (ICAO Doc 9916), p. 5.
- [24] Weber, L., *International Civil Aviation Organization. An introduction*, Kluwer Law International, The Netherlands, 2007, p. 93-94
- [25] *International Civil Aviation Organization, Annual Report of the Council 2008* (ICAO Doc 9916), p. 61.